



Gröna Mobilister
info@gronamobilister.se

Remissvar
LI2023/02737
15 april 2024

Mottagare
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Skickat till:

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Mobilister gällande

Inriktningsunderlag för infrastrukturplanering - För perioden 2026-2037

Sammanfattning

Sveriges transportsystem består av flera olika trafikslag och ansvariga aktörer. För oss är mobilitet möjligheten att resa till nödvändiga målpunkter på ett jämställt, hållbart och smidigt sätt.

Biltrafik är viktigt för Sverige. Inskränkningar för dess tillgänglighet är nödvändiga på vissa ställen men inte på andra. Det behövs dock mer infrastrukturplanering som stärker incitament till att välja annat än bil så att individer kan ta mer aktiva val gällande sin mobilitet. Det behöver gå att åka tåg/kollektivtrafik/cykla/kicka/springa/gå med mera i samma omfattning som det går att köra bil. Vi behöver ett jämställt transportsystem som bejaktar barns möjlighet till egen mobilitet och erbjuder medborgare utan egen bil attraktiva och funktionella mobilitetslösningar samtidigt som nödvändiga behov av bilåkande tillvaratas.



I inriktningsunderlaget saknas visioner om hur transportsystemet ska bli mer jämställt utan allt för stort fokus ligger på hur det fungerar idag och hur den typen av infrastruktur ska utvecklas. Vi hade gärna sett ett större mod i att vilja planera utifrån våra nationella målsättningar och för förändringar. Vi föreslår att den nationella planeringen bör övergå till att vara målstyrd istället för prognosstyrd.

Gröna Mobilister anser att ett större fokus bör ligga på utveckling av järnvägen i Sverige. Det behövs funktionella och stabila alternativ till bilresor. Idag påverkas tågtrafik på nationell och regional nivå negativt av försummat underhåll och kapacitetsbrist.

Gröna Mobilister anser att regionala och lokala mål behöver beaktas mer och att det behövs särskilda satsningar för att stödja kommuner och regioners arbete med att etablera ett mer hållbart transportsystem. Detta bör uttryckas i att Trafikverket i större utsträckning använder sin egen fyrstegsprincip genomgående i sin verksamhet i samverkan med kommuner och regioner. För medborgares/konsumenters mobilitet så är det inte intressant vem som äger vilken infrastruktur. Resan ska fungera, vara smidig från dörr till dörr och erbjuda hållbara alternativ. I hela denna resekedja så är flera myndigheter och myndighetsnivåer involverade både gällande investeringar och drift.

Om Gröna Mobilister

Gröna Mobilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en mobilitet som är anpassad till planetens gränser, till städernas dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Mobilister är teknikneutrala och företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.



Bakgrund

Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 redovisas enligt ett huvudalternativ på 959 miljarder kronor i 2023 års prisnivå samt med 10 och 20% minskad respektive ökad ram. Även om Trafikverket inte i formell mening förordar något alternativ, pekar deras resonemang tydligt på det lämpliga i att välja den mest omfattande nivån, som krävs för att kunna beta av underhållsskulden utan att nyinvesteringar begränsas mycket kraftigt. Särskilt viktigt verkar det vara för järnvägsunderhåll vilket börjar närma sig en skrämmande låg nivå där vi inte lyckas leva upp till nivåer vi utlovat inom EU.

Förslaget utgår från prognoser på att bilresandet ökar med 25 % till 2040, pga ökande befolkning och ekonomisk tillväxt, medan tågresandet beräknas öka med över 50 %, även det drivet av ökande befolkning och inkomster, men också av befolkningskoncentration till de större städerna där kollektivtrafikandelen är högre. Vägledande för inriktningsunderlaget anges vara ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de transportpolitiska principerna.

Synpunkter

Förenkla för mer hållbar bilism

Bilen är och kommer framöver vara ett viktigt transportmedel för många i Sverige, det ska bejakas. På liknande manér ska det bejakas att bilkörning inte är problemfritt ur flera hänseenden, kanske främst faktumet att bilkörning är förenat med höga utsläpp av växthusgaser. Gröna Mobilister har länge fört konsumentinformation gällande livscykelanalyser för bilar så att det som konsument ska vara enkelt att jämföra olika alternativ. Det står helt klart att elbil är ett bra alternativ, även om det såklart finns variationer inom kategorin elbilar. Utöver minskade utsläpp av växthusgaser kan elbilen bidra med minskat buller på platser med låga hastigheter. Gröna Mobilister vill skicka med 4 korta budskap för infrastruktur som förenklar hållbar bilism:

1. Det finns studier som indikerar att den som har elbil upplever helt annan tillgänglighet till laddinfrastruktur gentemot den som inte har elbil. Att ytterligare synliggöra laddinfrastruktur kan således ha flera positiva effekter. **Därför är vi mycket positiva till att se över förordningar som idag hindrar en utbyggnad av laddplatser på rastplatser förvaltade av Trafikverket.**
2. Bilinfrastruktur tar mycket plats, att komplettera med separerad cykelbana och gångbana är inte alltid möjligt men däremot alltid förenat med investeringskostnader. I allt högre utsträckning behöver vi lägre hastigheter för bilar vilket förenklar samspelet mellan exempelvis cyklister och bilister. **Trafikförordningen behöver "justeras så att trygg och säker tillgänglighet för oskyddade förstärks" (sida 115).**
3. Rätt däck spelar roll för såväl luftkvalité som buller. I remissunderlaget nämns följande (sida 104) **"Det bör även tillgängliggöras konsumentinformation om däckens bulleregenskaper för ett aktivt konsumentval."** Något vi på Gröna Mobilister ställer oss bakom och hoppas blir verklighet.
4. Fortsatt ökning av elbilar kommer leda till minskade skatteintäkter

från fossilt drivmedel. Infrastruktur kostar och därför är skatteintäkterna från just transporter viktiga. **Gröna Mobilisters förslag för att möta denna utmaning är att fortsätta med trängselskatter samt att införa beskattning baserad på fordonets vikt.**

Jämlikt transportsystem

Transportsystemet ska vara jämlikt med hög tillgänglighet för många, sådant transportsystem behöver ta större hänsyn till de som inte kan/vill/har möjlighet att transportera sig med bil. Bil är ett av de mest exkluderande transportmedel vi har genom att det är förenat med ålderskrav och att det kräver god ekonomiska förmåga att både få tillstånd att framföra bil men också att sedan få tillgång till bil. Med det sagt är bil en fantastisk möjliggörare och viktig del i ett jämlikt transportsystem. Den distinkta skillnaden mellan möjliggörare och exkluderande behöver beaktas mer kritiskt i kontexten jämlikt transportsystem.

Trafikverket har en gedigen historia av att överskatta hur mycket biltrafiken kommer att öka¹ och det är ett stort problem. I inriktningsunderlaget beskrivs hur prognosen är just en prognos, inte önskvärd utveckling. Det stämmer utmärkt och mer klädsamt hade varit om Trafikverket av den anledningen noga poängterade att det finns (mycket) stor osäkerhet kopplad till prognosen.

Med en sådan utgångspunkt går det att diskutera prognosens relevans i sammanhanget. Istället för passiv (osäker) prognos önskar Gröna Mobilister aktiv målstyrd planering baserat på våra nationella mål och beslutad politik.

Generellt är det lätt att förstå hur biltrafik ökar genom att just det transportsystemet tenderar att tillskrivas en större betydelse än den faktiskt har. Prognos för ökad biltrafik leder till mer medel för att hantera högre

¹ <https://www.di.se/debatt/trafikverket-har-fel-om-bilakandet-dags-for-en-ny-sorts-styrning/>

volymer av bilar, av den anledningen kan det finnas skäl att fråga ifall en felaktig prognos snarare verkar för ökad biltrafik än något annat?

För ett jämlikt transportsystem är högre volymer med bilar olyckligt. Fler bilar leder till mer otrygga miljöer för oskyddade trafikanter och i praktiken till mer bilar, för de som har möjlighet. Det är närmast parodiskt att höra hur allt färre barn tar sig till skolan själv genom aktiv mobilitet för att föräldrar tycker, ofta med rätta, att trafikmiljön är för farlig runt skolan. Av den anledningen bidrar samma föräldrar med en ännu sämre trafikmiljö² genom att själv köra bil och bryta mot trafikregler. I ett jämlikt transportsystem bestämmer en själv hur den ska ta transportera sig, i ett ojämlikt transportsystem premieras "förövaren" på bekostnad av de med färre valmöjligheter.

Kort summerat:

Vi önskar politiskt beslutade mål och viljeinriktningar som ledande snarare än prognoser. Ska hela Sverige leva och planeras för ett jämställt transportsystem, då får man prioritera därefter.

Ekonomiskt rationell infrastrukturplanering

På sida 32 uttrycks följande: "En effektiv och hållbar användning av transportsystemet innebär att endast de transporter utförs som skapar transportnyttor som överstiger deras samhällskostnader. Resenärernas och transportörernas egna nyttor och kostnader bedöms bäst av dem själva, och de är därför själva bäst lämpade att avgöra hur deras transportbehov ska lösas och transporttjänster tillhandahållas."

Det är en för slapp hållning till transportbehov som utgår från att individer ständigt tar aktiva beslut gällande sin mobilitet när vi vet att det snarare är

²

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetssatt/skolors-miljo/larmi-ljoer-samhallsbygget/skolvagar/>

vanan och normer som styr. Nyligen presenterades data³ där det framkom att 57% av alla resor i Sverige är under 4 km. 4 km är en sträcka som lämpar sig väldigt bra för exempelvis cykel. En del av dessa kräver bil men många görs med bil av vanemässigt beteende eller normer i samhället. Trenden med ökad bilism behöver brytas, för bilens bästa. Något som kommer i uttryck i Malmö där biltrafik kring utvalda skolor förbjuds⁴. En kombination av naiv inställning till mobilitetsval och en ständigt utbyggd bilinfrastruktur verkar i Malmö ha nått sin gräns där det nu planeras för bilförbud för att stävja utvecklingen kring skolor. **Gröna Mobilister förordar satsningar på alternativa mobilitetslösningar som ökar möjligheterna att resa på annat sätt än med privatägd bil.**

Citat från sida 86: “Kollektivtrafik, gång och cykel är ofta yt-, kostnads- och miljöeffektiva sätt att skapa hög tillgänglighet, i synnerhet i täta stadsmiljöer.” Med tanke på att det är just i dessa miljöer som bilresor spås öka är det alarmerande hur ekonomiskt irrationellt det vore att planera för ökad biltrafik i dessa miljöer. Infrastrukturplanering verkar närma sig en kritisk punkt där förbud mot bilar aktualiserats på platser som kräver hög tillgänglighet. Att fortsätta denna utvecklingen och addera avgifter förenade till bilkörning, något som slår ytterligare mot gruppen “nödgd att ta bilen”, är ett klart sämre alternativ än att mena allvar med att erbjuda alternativ till bilkörning.

Bilism är ett politiskt känsligt ämne och därför behöver det ställas höga krav på de beslutsunderlag som finns. Det behöver tydligt framgå att färre bilar innebär bättre tillgänglighet och för att få färre bilar behöver annat än bil premieras. I storstadsmiljöer där utmaningarna och konflikterna är som störst behöver det göras tydligt hur bilkörning närmar sig punkten där förbud och avgifter kommer bli allt vanligare ifall bilresorna inte minskar. Utanför storstadsmiljöer handlar det mer om en rättvisefråga, i Sverige ska det erbjudas infrastruktur som gör det möjligt att leva med bil men också

³ <https://www.tyrens.se/aktuellt/nyheter/6-av-10-resor-kan-goeras-till-fots-eller-med-cykel-inom-en-kvart/>

⁴ <https://www.mynewsdesk.com/se/malmo/pressreleases/oekad-trygghet-foer-barn-och-unga-haallbara-transpo-ter-och-stadsmiljoe-i-fokus-under-2024-3300558>

GRÖNA MOBILISTER

utan bil. Att leva utan bil kan inte alltid vara lika tidseffektivt men det ska alltid finnas som valmöjlighet, även för den som inte vill söka adrenalinkickar genom att cykla på 70-vägar. Det uttrycks tämligen elegant på sida 86:

”God tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel möjliggör även att medborgare utan tillgång till bil kan åtnjuta hög tillgänglighet. Det är viktigt inte minst för barn.”

För Gröna Mobilister

Jesper Johansson, ordförande